

DEUTSCHE BAUZEITUNG

Zusendungen bittet man zu richten:
An die Redaktion der Deutschen
Bauzeitung, Berlin, Oranien-Str. 75.

Wochenblatt

herausgegeben von Mitgliedern

Bestellungen übernehmen alle Post
Anstalten und Buchhandlungen, für
Berlin die Expedition, Oranienstr. 75.

Insertionen (2½ Sgr. die gespaltene
Petitzelle) finden Aufnahme in der
Gratis-Beilage „Bau-Anzeiger.“

des Architekten-Vereins zu Berlin.

Preis 1 Thlr. pro Vierteljahr. Bei di-
rekter Zusendung jeder Nummer
unter Kreuzband 1 Thlr. 5 Sgr.

Redakteur K. E. O. Fritsch.

Berlin, den 23. März 1871.

Erscheint jeden Donnerstag.

Inhalt: Für das Haus des deutschen Reichstages. — Aus der Thätigkeit der deutschen Feld-Eisenbahn-Abtheilungen I: Die Wiederherstellung des Tunnels bei Vierzy. — F. G. Stammann. — Dr. J. Weisbach. — Mittheilungen aus Vereinen: — Oesterreichischer Ingenieur- und Architekten-Verein zu Wien. —

Architekten-Verein zu Berlin. — Vermischtes: Die Eisenbahnen im Elsass und Deutsch-Lothringen. — Ueber die Feuerungs-Anlage in Kochheerden. — Erfahrungen über die Heizung von Gefängniszellen. — Konkurrenzen: Stadttheater in Genf. — Personal-Nachrichten etc.

Für das Haus des deutschen Reichstages.

Nachdem die Wiederaufrichtung eines deutschen Reiches bereits in der Kaiser-Proklamation vom 18. Januar d. J. ihren ersten selbstbewussten Ausdruck gefunden hat, vollzog sich in diesen Tagen ein Ereigniss, das jene Feier von Versailles bedeutsam ergänzt, — der Zusammentritt des ersten deutschen Reichstages in der Kaiserstadt Berlin. Denn sprach sich in jenem historischen Akt in erster Linie die glückliche Einigung der Fürsten aus, so verkündet der deutsche Reichstag voll und laut die Vereinigung der deutschen Stämme, die sich auf blutigem Schlachtfelde finden mussten, um den Werth ihrer Einigkeit ganz zu verstehen. Wenn sich Millionen von Herzen diesem Ereignisse zuwenden — denn wer hätte nicht längst vom deutschen Parlamente geträumt — so mag es auch uns gestattet werden, seiner zu gedenken und zur Feier dieses Tages einen Vorschlag anzusprechen, den wir der öffentlichen Würdigung unterbreiten.

Ein solcher Vorschlag kann an dieser Stelle kaum etwas anderem als dem künftigen Hause des deutschen Reichstages gelten.

Grosse geschichtliche Ereignisse können durch keine würdigeren Denkmale dem Bewusstsein der Nachwelt vor Augen gestellt werden, als durch grosse monumentale Bauwerke. Das ist eine seit Alters erkannte Wahrheit, die zum Oeffteren ihre Verwirklichung gewonnen hat — einerseits unabsichtlich durch die öffentlichen Bauwerke, zu welchen ein Volk nach jeder grossen Periode seiner Geschichte den Muth und die Kraft gefunden hat — andererseits durch eine nicht geringe Anzahl von Monumentalbauten, die direkt dem Andenken jener Ereignisse gewidmet oder aus ihnen abgeleitet sind, vom Triumphbogen und der Denksäule bis zur Votivkirche und dem Invalidenhaus.

Eine Denksäule, die auch den Ereignissen des letzten Kampfes gewidmet werden soll, ist zu Berlin bereits in der Errichtung begriffen; ein Triumphthor am Belle-Alliance-Platz, gleichfalls schon längst beabsichtigt, dürfte sich ihr anschliessen und auch der grosse Votivdom, dessen Plan Preussens Könige seit den Freiheitskriegen gegen den ersten Napoleon im Herzen tragen, wird nunmehr wohl zur Ausführung gelangen. Wenn neben diesen mehr oder weniger doch nur dem preussischen Staate zufallenden Bauwerken bereits für den Plan eines monumentalen deutschen Invalidenhauses geeifert wird, so wollen wir auch dem nicht widersprechen. Aber wir glauben, dass das Einheits-Bewusstsein des deutschen Volkes an keinem Bauwerke lieber haften wird, als an dem Hause, welches dereinst die Repräsentativ-Körperschaft des deutschen Volkes aufzunehmen berufen ist, und darum verlangen wir, dass auch dieses Haus aufgefasst und errichtet werde als ein nationales und monumentales Bauwerk, würdig der Ereignisse, denen es seine Entstehung verdankt.

Es scheint uns um so notwendiger daran zu mahnen, als bereits die Gefahr zu drohen scheint, dass diese dem

Herzen des Volkes gewiss nicht gleichgültige Frage in gewohnter kleinlicher Weise begonnen und gelöst werden soll. Wie eine glaubwürdige Zeitungsnachricht meldet, wird im Preussischen Handelsministerium bereits an einem Projekte gearbeitet, wonach man für die gemeinsamen Zwecke des deutschen Reichstages, sowie des Preussischen Herren- und Abgeordnetenhauses ein parlamentarisches Dienstgebäude auf dem Grundstücke der alten Berliner Porzellanmanufaktur zu errichten beabsichtigt. Es hat mit der Ausführung eines solchen Entwurfes freilich noch keine Gefahr, aber doch kann mit diesem Plane so viel Zeit verloren werden und jedenfalls würde derselbe zunächst jedem anderen so hemmend im Wege stehen, dass es gut ist, gegen ihn schon jetzt energisch zu protestiren. Und zwar zu protestiren gegen den Grundgedanken, gegen die angebliche Baustelle und gegen die beabsichtigte Art und Weise der Aufstellung des Plans.

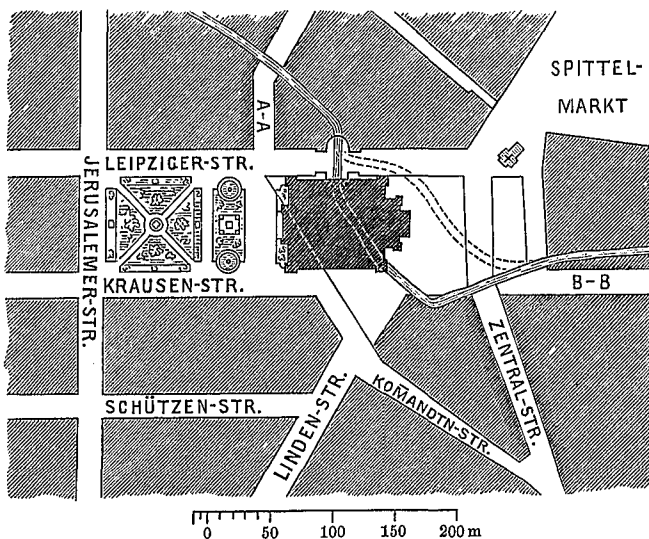
Gegen den Grundgedanken [des Projekts] zu kämpfen ist hier erst in zweiter Linie unsere Sache. Aber wir hoffen, dass ganz Deutschland, Fürsten und Volksstämme, es des deutschen Reichstageshauses für unwürdig halten werden, wenn der traurige Nothbehelf, sich mit nur einem Lokale für die parlamentarische Vertretung des preussischen und des deutschen Volkes zu begnügen, in Permanenz erklärt, oder wenn der Sitz des letzteren auch nur unter einem Dache mit dem Sitze des preussischen Landtages vereinigt werden sollte. Der Wunsch, dass der deutsche Reichstag auch äusserlich seine Unabhängigkeit von dem Preussischen Staate zeigen solle, ist ja so-

gar so lebendig gewesen, dass man ihn vielfach am Liebsten ausserhalb Berlin's möchte tagen sehen, was freilich nur dann einen Sinn hätte, wenn noch das alte deutsche Wahlkaiserthum bestände. — Wir fordern also, dass ein eigenes, ausschliesslich für den deutschen Reichstag bestimmtes Gebäude errichtet werden möge.

Von besonderem Interesse — eine recht eigentlich architektonische Frage ist es, welche Baustelle für dasselbe gewählt werden soll. Wir haben in dieser Frage ebensowohl die Interessen der Würde und Zweckmässigkeit des Hauses, wie die Berlins, endlich jene der Kunst im Allgemeinen zu vertreten, die sämtlich nicht empfindlicher verletzt werden könnten, als wenn man das Parlament auf einen Platz verlegen wollte, den bereits das Preussische Abgeordnetenhaus für seine Zwecke verschmäht hat. Ohne uns auf eine Kritik desselben einzulassen, wollen wir lieber die positiven Momente formuliren, welche wir bei der Wahl einer Baustelle für das Haus des deutschen Reichstages berücksichtigt zu sehen wünschen:

1) Das Haus des Reichstages muss ein von Strassen umgebenes Viertel für sich bilden und darf in keiner Weise zwischen andere Häuser eingebaut werden.

2) Mindestens mit seiner Hauptfront muss dasselbe an



einem grösseren freien Platze liegen, der eben so gute Standpunkte für die Betrachtung des Gebäudes gewähren, wie er zur Aufnahme von Schmuckanlagen und zur Aufstellung von plastischen Monumenten sich eignen muss.

3) Die Baustelle muss im Herzen der Hauptstadt, mitten im vollen, lebendigen Strome des Verkehrs liegen, damit es die Popularität erlangen kann, die ihm wünschenswerth ist.

4) Seiner Bedeutung nach muss das Haus des deutschen Reichstages über die Gebäude seiner Umgebung dominiren. Es darf daher nicht mit anderen öffentlichen Gebäuden, die zu ihm ausser Beziehung stehen, zu einer Gruppe vereinigt werden. Wenn irgend möglich, ist es im Interesse der architektonischen Physiognomie Berlins wünschenswerth, einen Bauplatz in einer Stadtgegend zu wählen, die öffentlicher Monumentalbauten noch entbehrt und durch das Haus des deutschen Reichstages erst ihren bestimmten Charakter erhielte.

Selbstverständlich erscheint es uns, dass in diesem so einzig dastehenden Falle die Rücksichten der Sparsamkeit, welche bei Staatsgebäuden die Wahl von Baustellen, die bereits in fiskalischem Besitze sind, obligatorisch machen, nicht gar so ängstlich festgehalten zu werden brauchen, zumal hier ja eben das deutsche Reich und nicht der Preussische Staat Bauherr werden soll. Man würde sich daher nicht zu scheuen brauchen, eventuell eine Anzahl von Privatgrundstücken zu kaufen, schlimmsten Falles zu expropriiren.

Dieses vorausgeschickt, glauben wir unsere Ansichten nicht besser illustriren und begründen zu können, als wenn wir einen positiven Vorschlag für die betreffende Baustelle machen, von dem wir zwar nicht behaupten wollen, dass er der einzig mögliche sei, der aber doch jedenfalls die von uns aufgestellten Bedingungen erfüllt. Es würde zur Ausführung desselben erforderlich sein, von dem auf der Ostseite des Dönhofsplatzes liegenden Stadtviertel den Theil zwischen Dönhofsplatz und Sparwaldshof einerseits, Leipziger-Strasse und der Verlängerung der Krausen-Strasse andererseits zu erwerben — ein Opfer, das bei der verhältnissmässig geringen Länge der vorhandenen Strassenfronten, so lange der nördliche Theil der Zentral-Strasse noch nicht ausgeführt ist, keineswegs exorbitant ausfallen würde.

Das Gebäude würde alsdann etwa die in der Situations-skizze angedeutete Stellung und Grösse erhalten — letztere mit dem ungefähren Flächeninhalte des Rathhauses wohl nicht zu karg bemessen. Auf den zu einem regelmässigen Oblong umgestalteten, mit Gartenanlagen und Monumenten zu schmückenden Dönhofsplatz schaut die westliche Hauptfront, während die Ostseite an einem unregelmässigen, mit dem Spittelmarkte verbundenen Platze liegt, der in Verbindung

mit diesem den vom Dönhofsplatze verdrängten Marktverkehr aufnehmen könnte. Nord- und Ostseite sind der Leipziger- und Krausenstrasse zugekehrt, doch bildet sich vor der letzteren aus der Kreuzung von Linden- und Kommandantenstrasse gleichfalls eine Strassenerweiterung, die das Haus freier den Blicken des Volkes darstellt.

Auf die Vorzüge dieser Lage brauchen wir nach unseren obigen Voraussetzungen nicht erst aufmerksam zu machen. Wir fügen in gesondertem Berliner Interesse nur hinzu, dass gleichzeitig auch die so wichtige Durchlegung der Lindenstrasse erreicht wäre, während der Fortfall der schrägen Seite am Dönhofsplatz, nach welcher der Verkehr sich gegenwärtig übermässig und zum Nachtheil der Leipziger Strasse zusammendrängt, nur vorthellhaft sein könnte. A — A und B — B sind Strassendurchlegungen nach der Alten Leipziger und Neuen Grün- resp. Sebastianstrasse, die mit dem Projekte nicht direkt zusammenhängen, aber gleichzeitig empfohlen werden mögen. Zu bemerken ist endlich, dass erforderlichen Falls eine Verlegung des grünen Grabens an dieser Stelle vorgenommen werden müsste, wenn es nicht schon in nächster Zeit gelingt, ihn und den Zwirngraben am rechten Spreeufer ganz zu beseitigen und das gewonnene Terrain zur Anlage eines inneren Boulevards zu verwenden.

Möge jedoch diese oder eine andere, vielleicht noch bessere Baustelle gewählt werden, so haben wir endlich noch eine Forderung auszusprechen, die wir oben bereits angedeutet haben. Diese Forderung betrifft die Aufstellung des Projekts und dürfte in einfacher Konsequenz Erfolg finden, sobald die von uns angegriffene Grundidee, den Deutschen Reichstag mit dem Preussischen Landtage zusammenzulegen, aufgegeben wird. Fällt diese Absicht, so ist die Frage der Bearbeitung durch das Preussische Handelsministerium von selbst entrückt und es liegt nahe für die Gewinnung des Entwurfes zum Hause des Deutschen Reichstages jenen Weg einzuschlagen, der uns für diesen Fall der einzig würdige und erspriessliche dünkt — den Weg einer freien öffentlichen Konkurrenz unter Deutschlands Architekten, auf dass nicht der zufällige Inhaber eines Amtes, sondern jener Künstler zu der Aufgabe berufen werde, der sich derselben am Meisten gewachsen zeigt. Zur Leitung dieser Konkurrenz aber möchte eine besondere Kommission aus Mitgliedern des Bundesrathes, Reichstages und Architekten der verschiedenen deutschen Staaten zu bilden sein.

Stimmen unsere Fachgenossen, stimmen deutsche Männer, denen gleich uns diese Frage am Herzen liegt, mit unseren Vorschlägen überein, so sollen sie hiermit gebeten sein für dieselben zu wirken mit Wort und That.

— F. —

Aus der Thätigkeit der deutschen Feld-Eisenbahn-Abtheilungen.

1. Die Wiederherstellung des Tunnels bei Vierzy.

Mittheilung von der 2. Sektion der Feld-Eisenbahn-Abtheilung IV. *)

Unter den grösseren Aufgaben, welche den deutschen Feld-Eisenbahn-Abtheilungen während des deutsch-französischen Krieges im Jahre 1870 und 71 gestellt wurden, zählt neben einer Reihe theils bedeutender Brückenbauwerke die Wiederfahrbarmachung mehrerer Tunnels, über welche die politische Tagespresse bereits früher mehrfache Notizen gebracht hat.

Diese Mittheilungen liessen jedoch die technische Seite der gelösten Aufgaben fast ganz ausser Acht. Dennoch dürfte es wichtig sein, die Erfahrungen, welche der Feldzug geboten, nicht verloren gehen zu lassen, vielmehr an geeigneter scheinender Stelle Alles mitzutheilen, was dazu dienen könnte, eine Reihe von Grundsätzen für die Technik des Feldeisenbahnwesens aufzustellen.

Von dieser Ansicht ausgehend und in der Erwartung, dass von anderen Seiten weiteres Material folgen werde, soll nachstehend mit der Beschreibung der Arbeiten zur Wiederherstellung des Tunnels bei Vierzy der Anfang gemacht werden. Es wurden diese Arbeiten im Wesentlichen durch die 2. Sektion der Feldeisenbahn-Abtheilung No. IV, und zwar in der Zeit vom 9. Oktober bis 18. November 1870 ausgeführt, wobei jedoch zu bemerken ist, dass Theile der I. Feldeisenbahn-Abtheilung vom 20. Oktober bis 3. November vorzugsweise fördernd mit in den Bau eingriffen.

Der Tunnel bei Vierzy ist 12^{km} südlich von Soissons, an der Linie Soissons-Paris gelegen; er durchsetzt bei 1400^m Länge ein flaches Plateau, dessen grösste Erhebung über der Tunnelfirst etwa 35^m betragen mag.

Eine gründliche und nachhaltige Zerstörung dieses Bauwerks musste die Wiederinbetriebsetzung der Linie Soissons-Paris deutscherseits um so mehr erschweren, als eine

Umgehungsbahn, wie sie schliesslich beim Tunnel von Nan-teuil zur Ausführung gelangte, der steilen Auf- und Abgänge wegen hier zur Unmöglichkeit wurde. Ob dies französischerseits erkannt worden oder nicht, genug, man war bemüht gewesen, der deutschen Armee die möglichsten Schwierigkeiten durch Zerstörung jenes Tunnels in den Weg zu legen. — Eine erste Sprengung des Tunnels war etwa 240^m vom nördlichen Mundloche entfernt vorgenommen worden. Die Minen waren an den beiden gegenüberliegenden Widerlagern, und zwar etwa 1^m über Schienenoberkante angelegt; diese tiefe Lage der Minen hatte jedoch zur Folge gehabt, dass nur Theile der Widerlagsmauern in Form von Stiehkappen herausgeschlagen wurden, während die Gewölbefirst ganz unversehrt blieb; auch das lichte Profil des Tunnels war nur auf etwa $\frac{1}{2}$ von den Sprengmassen ausgefüllt worden, so dass eine Kommunikation über diese Bruchstelle hinweg bequem ausführbar war.

Mit diesem Erfolge nicht zufrieden, hatte man demnächst eine neue Sprengung weiter nach dem nördlichen Mundloche zu, und zwar ca. 150^m von demselben entfernt, ausgeführt. Die Minen waren hier in grösserer Höhe angelegt worden; die Wirkung war demnach auch eine totale gewesen: die Tunnelfirst wurde auf etwa 20^m Länge zertrümmert, das Profil durch die Sturzmassen vollständig gefüllt und das Hangende bis weit über die First hinaus zertrümmert oder gelockert.

Endlich war, nach dem glücklichen Gelingen dieser Sprengung versucht worden, noch eine dritte näher dem südlichen Mundloche des Tunnels zur Ausführung zu bringen;

*) Dazu gehörten: Eisenbahn-Baumeister Schultze, Baumeister Grüttesen, Bau-führer Wiesner.

die Arbeiter waren aber, ohne weit vorgeschritten zu sein, durch preussische Plänkler vertrieben worden.

Die am 9. Oktober 1870 begonnenen Wiederherstellungsarbeiten hatten sich demnach auf zwei Bruchstellen zu beziehen, die südliche, nicht vollständig in der Sprengung gelungene, und die weiter nördlich gelegene totale Sprengung.

Es muss vorausgeschickt werden, dass, um schnell zu einem Resultate zu gelangen, der ganzen Sachlage nach nur möglich war, einen eingeleisigen Tunnelbetrieb wieder herzustellen. Das zweite Geleise wurde benutzt, um die nicht unbeträchtlichen Sturzmassen aufzunehmen, die bei vollständigem Mangel von Lokomotiven und Förderwagen sonst nach der Südseite hin auf 1500^m Entfernung hätten bewegt und abgestürzt werden müssen.

Die Zimmerung des südlichen Bruches ist aus den Figuren 1 und 2 zu ersehen. Es war hier, wie schon oben flüchtig angedeutet, die Wirkung der Minen eine unvollständige gewesen, so dass die Gewölbefirst unversehrt blieb. Die herausgeschlagenen Theile der Widerlager (cfr. die punktierte angegebenen Begrenzungen im Längenschnitte Fig. 2) hatten nur etwa 10^m Länge in der Tunnelsohle gemessen. Es liess sich demnach annehmen, dass, wie bei einer in die Widerlager eines Tonnengewölbes eingesetzten Stichkappe, der stehen gebliebene Theil der Gewölbefirst seinen Druck auf die Widerlager noch mit Sicherheit würde übertragen können. Zudem muss angeführt werden, dass das Gebirge, aus festem Kalkmergel bestehend, soweit es eben nicht durch die Sprengung gelockert worden, wenig druckhaft war. Ein Firstendruck war demnach in keiner Weise zu erwarten, und war es genügend, eine möglichst einfache Zimmerung zur Anwendung zu bringen, nur dazu bestimmt, den Seitendruck der Absturzmassen aufzunehmen, eine Art Stollenzimmerung in grösserem Maassstabe. Die Figuren lassen das System fast genügend erkennen, doch mögen folgende Einzelheiten angeführt werden. Die Stempel *a* wurden soweit eingelassen, dass sie den gewachsenen Felsen erreichten; ihre Aussteifung gegen den Erddruck erfolgte durch obere und untere Querhölzer *d* und *b*. Da jedoch das Einziehen der letzteren nur allmähig, und zwar mit Beseitigung ganzer Längen der ursprünglichen Schienen möglich war, so wurde eine provisorische untere Aussteifung dadurch geschaffen, dass man den Fuss der Stempel auf keilförmig stark nach innen ansteigende Schwellen *k* setzte, während gleichzeitig der Kopf

der Stempel mittels Keilen gegen das Gewölbe festgehalten wurde. Die unteren Querversteifungen *b* wurden etwa 3^m unter die Bahnschwellen versenkt, um sie von den Erschütterungen des Geleises frei zu halten; bei wirklich eintretendem starken Erddruck konnten indessen die Enden der Querhölzer leicht von den Stempeln abweichen; es wurden deshalb noch hochkantig gestellte, stark überkämte Längshölzer *c* über dieselben gelegt, die jede Bewegung nach der Längsaxe verhinderten. Ähnliche Bedeutung haben die Kopfbänder für die oberen Querverbindungen *d* und die Stempel *a*; diese Kopfbänder in Gemeinschaft mit den an ihrem Kopf- und Fussende angebrachten Längsversteifungen (aus Bohlen bestehend) verhindern ein Ausbiegen der Querverbindungen, wie es bei stärker werdendem Drucke leicht eintreten könnte, und steifen überdies noch die Stempel selbst aus. Schliesslich sind die Längsverbindungen nahe am Kopf- und Fussende der Stempel als unentbehrliche Theile der Konstruktion anzuführen.

Beim Einbringen der einzelnen Baue wurde darauf gehalten, die Erd- und Steinmasse möglichst wenig in Bewegung gerathen zu lassen. Es wurden deshalb die Sturzmassen nur jedesmal so weit entfernt, als zum Einsetzen eines neuen Stempels unumgänglich nöthig war; erst nachdem die Verpfählung, aus 5 bis 6^m starken Bohlen bestehend, getriebeartig eingebracht und seitlich wiederum abgesteift war, erfolgte die weitere Aufräumung des Profils. Indem man sich gleichzeitig beeilte, die hohlen Räume hinter der Verpfählung mit Faschinen auszapacken, wodurch namentlich die Schlagwirkung grösserer Steinmassen (es kamen an 50 Zentner schwere Blöcke in dem Gerölle vor) von der Zimmerung abgehalten wurde, erreichte man die Vollendung des Baues ohne jeden Zwischenfall und ohne dass sich ein irgendwie übermässiger Seitendruck auf die Zimmerung äusserte. Das Querprofil Fig. 1 ist übrigens näher dem Ende der Bruchstelle gedacht und zeigt nicht die ganze Ausdehnung der Höhlung rechts; durch die in der Zeichnung punktierte Linie ist indessen die grösste Höhe der Sturzmasse in der Mitte bezeichnet.

Bezüglich der lichten Höhe des Baues von nur 4,40^m über Schienenoberkante ist anzuführen, dass die Maschinen der französischen Ostbahn im Allgemeinen eine grössere Höhe nicht haben und auch viele Wegeüberführungen nur mit dieser Höhe angelegt sind. Die auf diesen Strecken benutzten

F. G. Stammann.

Am 11. März starb zu Hamburg der Architekt Franz Georg Stammann, Vorsitzender des Architektenvereins daselbst und Vorstandsmitglied der allgemeinen Wanderversammlung deutscher Architekten und Ingenieure. Werden durch diesen Todesfall zunächst die Fachgenossen seiner Vaterstadt, für welche er mit Rath und That stets als Vater wirkte, schmerzlich berührt, so wird sein Verlust auch im hamburgischen Staatsleben, für welches der Verstorbene unausgesetzt seine Kraft einsetzte, tief empfunden, und schwer nur wird es gelingen die entstandene Lücke auszufüllen.

F. G. Stammann, am 15. April 1799 zu Hamburg geboren, begann seine architektonischen Studien in Kopenhagen unter Hetsch und Hansen, bildete sich dann in Wien weiter aus und kehrte nach einer längeren Studienreise durch Italien, Spanien, Frankreich, England und Russland im Jahre 1828 in seine Vaterstadt zurück. Eine grosse Anzahl von Privat-Gebäuden geben von seiner baukünstlerischen Thätigkeit daselbst rühmendes Zeugnis. Nach dem grossen Brande von 1842 wirkte er als Mitglied der Rath- und Bürgerkommission, welcher die wichtigsten Fragen der Neugestaltung und Einrichtung Hamburgs unterbreitet wurden, in hervorragender Weise. Bis zu seinem Ende hat er diese Thätigkeit bei allen öffentlichen Anlagen und Einrichtungen der Stadt mit ungeschwächtem Eifer fortgeführt und sich den Dank seiner Mitbürger erworben.

Doch war das rastlose Wirken Stammann's nicht auf seine Vaterstadt beschränkt, sondern erstreckte sich über den Kreis derselben hinaus auf eine rege und lebendige Theilnahme an allen öffentlichen Fragen, die sein Fach betrafen. Als ein stets bereiter Kämpfer trat er überall auf, wo es galt die Gesamtinteressen desselben zu vertheidigen. Mit ganzem Herzen und voller Kraft schloss er sich daher den auf ein einträchtiges Zusammenwirken der deutschen Fachgenossen gerichteten Bestrebungen an, die seit dem Jahre 1842 ihren Ausdruck in den allgemeinen Wanderversammlungen deutscher Architekten und Ingenieure finden. Von Anfang an dem Vorstande derselben angehörig, genoss er noch vor drei Jahren die Freude die XV. jener Versammlungen in Hamburg zu empfangen und zu leiten.

Die persönliche Bekanntschaft und mit ihr die Sympathie, welche Stammann durch diesen Theil seiner Thätigkeit sich erworben hat, erstreckt sich durch ganz Deutschland und auf mehr als eine Generation der Fachgenossen. In den weitesten Kreisen wird daher die Kunde von seinem Hingange mit Trauer vernommen werden. Sein Andenken aber wird unter uns fortleben in Ehren!

Dr. J. Weisbach.

In den letzten Tagen des Februar starb zu Freiberg der königlich sächsische Oberbergrath und Professor an der dortigen königl. Bergakademie, Dr. Julius Weisbach, ein Mann der nicht bloss durch seine Lehrthätigkeit innerhalb eines grossen Schülerkreises an dem genannten Institute eine höchst segensreiche Wirksamkeit entfaltet hat, sondern auch durch seine umfassenden wissenschaftlichen Arbeiten eines allgemeinen und ausgezeichneten Rufes genoss.

Julius Weisbach war am 10. August 1806 auf der Eisenhütte zu Mittelschmiedeberg bei Annaberg im Erzgebirge geboren. Er widmete sich dem Bergfache und besuchte nacheinander die Freiburger Bergakademie, die Universitäten zu Göttingen und Wien. Nach Absolvirung seiner Studien und mehrer bergmännischen Interessen gewidmeten Reisen, namentlich in Oesterreich, wurde er 1833 als Lehrer der angewandten mathematischen Wissenschaften an der Freiburger Bergakademie angestellt; 1835 übernahm er daselbst den Vortrag über allgemeine Markscheidkunst und 1858 auch jenen über Maschinenbaukunst. Neben seinem Lehramte war er auch unausgesetzt als Schriftsteller auf dem Gebiete der angewandten Mathematik thätig. Seine Aufmerksamkeit war zunächst der Hydraulik zugewendet, und die neueste Entwicklung dieser Wissenschaft ist besonders sein Verdienst. Namentlich ist durch die von ihm aufgestellte Idee der Widerstandskoeffizienten in den hydraulischen Rechnungen grosse Einfachheit erzielt worden. Als Hauptwerk seines Lebens ist indessen unstreitig das „Lehrbuch der Ingenieur und Maschinenmechanik“ zu bezeichnen, welches vornehmlich durch seine verständliche Auffassung allgemein zugänglich gemacht, den modernen Ingenieuren ein unentbehrlicher Rathgeber und das vorzüglichste wissenschaftliche Hilfsmittel geworden ist. Als Mitarbeiter an der Zeitschrift „der Civilingenieur“ hat er in derselben in mehrfachen Artikeln die Hauptergebnisse seiner Versuche in der praktischen Mechanik und Hydraulik niedergelegt. Seit sieben Jahren fungirte Weisbach auch als Mitglied der sächsischen Kommission bei der europäischen Gradmessung und hat insbesondere ein genaues Höhennetz über das Königreich Sachsen festgestellt.

Weisbach war in jeder Beziehung ein edler Mensch. Sein leutseliges Wesen, seine grosse Bescheidenheit machten ihn zum Freund eines jeden, der mit ihm näheren Umgang pflegte. Als Lehrer war er von seinen vielen Schülern hoch geachtet und geliebt. Die Kunde von seinem Tode wird die Herzen aller Schüler, die im wahrsten Sinne des Wortes über alle Erdtheile zerstreut sind, schmerzlich berühren.

deutschen Maschinen mussten deshalb an ihren Schornsteinen entsprechend gekürzt werden.*)

Beim Auffahren des zweiten Bruches, der Hauptarbeitsstelle, kam ein weit stärkerer und mehr der bergmännischen Zimmerung sich anschliessender Ausbau zur Anwendung, da hier einem bedeutenden Firstendrucke begegnet werden musste, während andererseits ein erheblicher Seitendruck nicht zu erwarten war. Fig. 3 und 4 stellen die fertige Zimmerung dar.

Die Arbeit begann mit dem Durchtreiben eines Firststollens, der in gewöhnlicher Weise ausgebaut wurde und dessen Kappen k im Querprofile Fig. 3 noch bemerkbar sind. Besondere Aufmerksamkeit erforderten jedoch die Stollenanfänge. Bei der steilen Schichtung der grossen Geröllemassen wäre ein direktes Ansetzen der Stollen unmöglich gewesen. Es mussten deshalb nach Fig. 5 zuvörderst starke Hilfsschwellen s gelegt werden, welche mit ihren Enden in das Mauerwerk eingebüht und durch kräftige Stützen z gehalten wurden. Gegen diese Schwellen erhielten die Stollen-

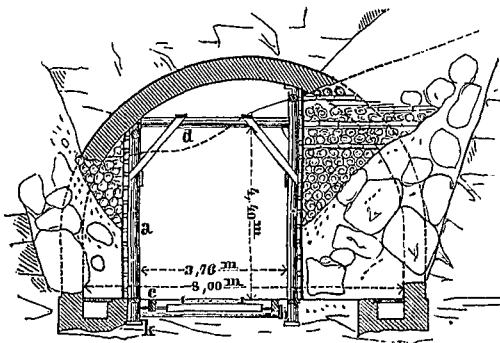
der First, sowie das Auspacken aller hohlen Räume durch Faschinen Hand in Hand ging.

Ihre definitive Abstützung erhielten die Kronenbalken und Wandruthen demnächst durch die Kappenhölzer a , welche mit ihren Enden in die Widerlagsmauern, soweit dieselben noch gesund waren, eingebüht wurden. Nachdem die First soweit gesichert, erfolgte das Einziehen der Stempel a , sowie das Einbringen der Verpfählung und demnächst endlich die vollständige Aufräumung des lichten Profils.

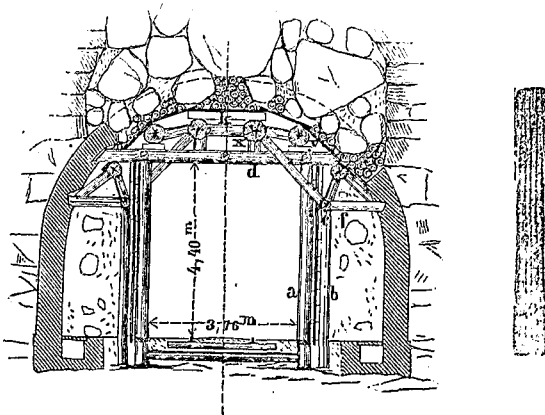
Seinen Abschluss erhält das System durch die nochmalige Absprengung der Kronenbalken und Kappenenden, welche durch die von den Hilfsstempeln b getragenen Längsbalken c erfolgte, und wobei endlich die Spreizen f allen aus dem Systeme hervorgehenden Horizontalschub auf feste Theile des Mauerwerks übertrugen.

Die Uebergabe des Baues an den Betrieb erfolgte am 18. November 1870; es war damit die erste durchgehende Schienenverbindung zwischen dem Mutterlande und der Be-

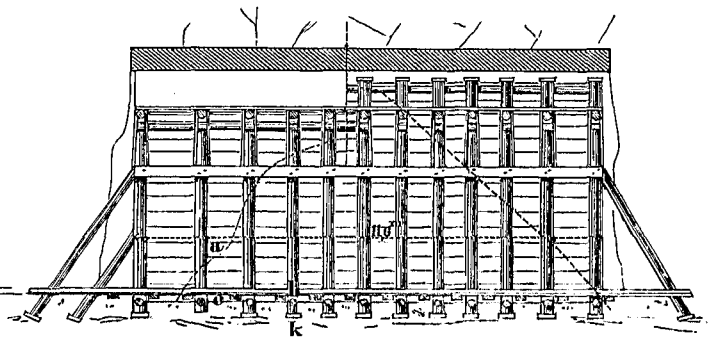
Figur 1.



Figur 3.

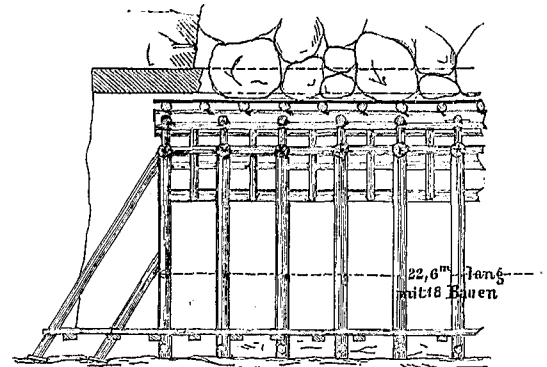
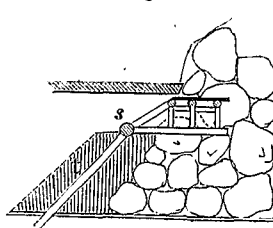


Figur 2.



Figur 4.

Figur 5.



anfänge ihre Absteifung. Endlich wurde (wie durch Schraffirung in Fig. 5 angedeutet) dem Fusse der Geröllemassen durch eine Vorschüttung so lange ein Halt geboten, bis die First vollständig verbaht war.

Nach Beendigung des Firststollens wurden die Kronenbalken x , aus durchschnittlich 60^{cm} starken Rundhölzern bestehend, provisorisch eingezogen und abgestempelt. Es erfolgte hiernach die Aufräumung der Bogenorte und das Einlegen der Wandruthen y , womit die vollständige Verpfählung

lagerungsarmee vor Paris hergestellt. Ueber die Widerstandsfähigkeiten der Konstruktionen ist noch anzuführen, dass sie sich vollständig bewährt und zu keinerlei Nacharbeiten Veranlassung gegeben haben.

Vor einigen Wochen fanden sich in deutschen Zeitungen Artikel, in denen die Wiederherstellungsarbeiten des Tunnels bei Soissons als fast ausschliesslich den Dispositionen des Ingenieurs Hrn. Glaser, vor Beginn des Krieges in französischen Diensten, später Eisenbahntechniker der deutschen Maas-Armee, angehörig bezeichnet wurden. Wegen der Eingangs gemachten Anführung ist deshalb noch zu bemerken, dass Herr Glaser niemals in irgend welcher Beziehung zu den Wiederherstellungsarbeiten am Tunnel bei Vierzy gestanden hat.

*) Anfangs hatte man wohl den Versuch gemacht, das Geleise unter solchen Wegeüberführungen soweit zu senken, dass unsere Maschinen passiren konnten; bald gab man jedoch dieses umständliche Verfahren auf und schnitt einfach die Schornsteine soweit als erforderlich ab.

Mittheilungen aus Vereinen.

Oesterreichischer Ingenieur- und Architekten-Verein zu Wien. Auszug aus dem Protokoll der Sitzungen im Dezember 1870.

Monatsversammlung am 3. Dezember 1870; Vorsitzender Hr. Oberbaurath Schmidt, anwesend 250 Mitglieder.

Der Geschäftsbericht für den Monat November wird vorgelesen und genehmigt. 2 bisherige Mitglieder sind aus dem Verein ausgeschieden, 31 Herren zur Aufnahme gemeldet. Das Honorar für den Architekten des Vereinshauses, Hrn. Otto Thienemann, ist nach der Hamburger „Norm“ auf 4 2/3 % der Bau- summe festgesetzt, von diesem jedoch nur mit 3 1/2 % akzeptirt worden. Die Reorganisation der Vereinszeitschrift ist bis zum Beginn des neuen Jahrganges hinausgeschoben worden. Nach

Anmeldung eines Antrages auf Begründung eines Personal-Archivs und Pensionsfonds werden 10 neue Vereinsmitglieder aufgenommen.

Hr. Oberbaurath Ritter von Hansen hält hierauf einen Vortrag über das von ihm in Gemeinschaft mit dem Architekten Tietz aufgestellte Projekt der neu aufzuführenden Börse. Nachdem der Redner bereits früher einen Plan für die Börse ausgearbeitet hatte, der jedoch wegen einer anderweitig gewünschten Stellung des Gebäudes nicht genehmigt wurde, ist das gegenwärtige Projekt das schliessliche Resultat einer Konkurrenz, an welcher ausser ihm und Hrn. Tietz, die ihre Pläne vereinigten, noch die Hrn. Ferstel und Semper Theil nahmen. Das Gebäude wird auf einer Baustelle des Schottenrings, mit der Haupt-

front nach diesem, mit der Hinterfront nach einem freien der inneren Stadt zugekehrten Platze errichtet, während schmalere Strassen die Seitenfronten begrenzen. Der grosse Saal, im Lichten seines Hauptraumes 82' breit, 150' lang, 72' hoch (resp. 26,91 — 47,40 und 22,75^m) steht mit seiner Längsachse senkrecht zur Ringstrasse und dem erwähnten Platze und ist von beiden durch eine reiche Arkaden- und Vestibul-Anlage zugänglich. Breite Hallen umgeben ihn im Erdgeschoss, während über demselben nur eine schmale Gallerie die durch kräftige Säulen- und Bogenreihen gegliederten Wände umzieht. Die erforderlichen Nebenräumlichkeiten liegen in zwei schmalen Seitenbauten, welche der Längsachse des Saales parallel laufen, aber von diesem durch Höfe getrennt und nur in der Querachse mittels je eines der Retiraden enthaltenden Zwischenbaues verbunden sind. Es war hierdurch möglich dem Saale volles Seitenlicht zuzuführen, was jedoch (vielleicht im Hinblick auf die Berliner Börsensaal-Dämmerung?) durch ein mächtiges Oberlicht noch verstärkt wird. Die vier Ecken des Gebäudes werden durch höher emporgeführte und mit vierseitigen Kuppeln gekrönte Bauten ausgezeichnet, von denen zwei in der Diagonale liegende die Treppen zu den oberen Räumlichkeiten enthalten. Das Souterrain enthält neben den Räumen für die Frucht- und Mehlbörse, sowie der Restauration eine grosse Anzahl vermietbarer Räume; namentlich soll der ganze Raum unter dem Saale zu Depots ausgenutzt werden. Vermietet soll ferner das ganze Mezzanin und ein Theil der Räumlichkeiten des ersten Stockwerks werden, in welchem sonst Saal und Kasino der Effekten-Sozietät liegen. Die in malerischer Renaissance-Architektur projektirten Façaden erhalten bis zum Hauptgesims der Seitenfronten eine Höhe von 42½' (13,59^m).

Zum Schlusse spricht Hr. Hirsch über den neuen Gasvertrag der Kommune Wien. Die Kommune Wien hat ihren höchst bedeutenden Bedarf an Gas bisher von der englischen Imperial-Continental-Gas-Association bezogen, doch ist fast unaufhörlich über den hohen Preis und die schlechte Beschaffenheit des Gases geklagt worden. Es ist einer lebhaften Agitation, deren Seele der Redner gewesen ist, durchzusetzen gelungen, dass bei Ablauf des bisherigen Vertrages eine Konkurrenz für die Vergebung der Gaslieferung beschlossen worden ist, deren Grundlage ein durch eine Gemeinderath-Kommission ausgearbeiteter Entwurf eines neuen Vertrags bilden soll. Der Redner kritisiert diesen Entwurf und tadelt an ihm die mangelhafte Bestimmung des Preises und der Intensität des Gases, sowie das mangelhafte Kontrolsystem. Die Kompetenz der in dieser Frage gehörten Experten wird von ihm in mancher Beziehung bestritten und das Projekt, 3 besondere Gasbezirke zu bilden und diese an einzelne Unternehmer zu vergeben, als völlig undurchführbar und unpraktisch bezeichnet. Als den einzigen rationellen Weg der Gasbeschaffung für die Kommune erklärt es der Redner, dass dieselbe die Erzeugung ihres Gasbedarfes selbst übernehmen, wie dies in anderen Grossstädten, namentlich in Berlin der Fall ist.

Monatsversammlung am 10. Dezember 1870; Vorsitzender Hr. Oberbrth. Schmidt, anwesend 257 Mitglieder.

Die geschäftlichen Mittheilungen des Vorsitzenden, wegen derer die Versammlung als Monatsversammlung konstituiert ist, betreffen die Anmeldung von 7 Mitglieds-Aspiranten, eine Aufforderung des Hrn. Bürgermeisters der Stadt Wien zur Begutachtung der Gasvertrags-Entwürfe, eine Anzeige über die Theilnahme an der bevorstehenden Londoner Industrie-Ausstellung, endlich eine Anzeige des Hrn. Oberinspektors Köstlin über die Gründung eines Technikervereins in Constantinopel. Der letztere, seit Oktober 1870 konstituiert, zählt bereits 60 Mitglieder und versammelt sich unter dem Vorsitz des Obergeringens der Ottomanischen Bahnen, Hrn. Büchelen, im Hotel Stadt Pest; die moralische wie materielle Unterstützung der deutschen Fachvereine wäre demselben sehr erwünscht.

Nachdem der Architekt des Vereinshauses, Herr Otto Thienemann, den nunmehr für die Ausführung bestimmten, zwischen dem Ingenieur- und Architektenverein, sowie dem Niederösterreichischen Gewerbeverein vereinbarten Plan erläutert hat, was eine lebhafte Debatte über die Frage, ob der Sitzungssaal mit oder ohne Gallerie ausgeführt werden soll, zur Folge hat, hält Hr. Ingenieur Riedel einen Vortrag über die Schutzbauten gegen Lawinestürze am Arlberg bei Stuben.

Monatsversammlung am 17. Dezember 1870; Vorsitzender Hr. Oberbrth. Schmidt, anwesend 197 Mitglieder.

Der Geschäftsbericht theilt den Tod eines Mitgliedes, den Austritt von 23 und die Anmeldung von 7 Mitgliedern mit; 38 neue Mitglieder werden demnächst durch Abstimmung aufgenommen. Zur Berathung des Antrages über ein Personal-Archiv und einen Pensionsfonds, sowie zur Begutachtung des Gasvertrages der Kommune wird je ein Komitee von 5 resp. 9 Mitgliedern erwählt.

Zum Schlusse hält Hr. General-Inspektor Bochkoltz einen Vortrag über die Saxby- und Farmer'schen Eisenbahn-Signal- und Weichenstell-Apparate, die er an einem, ihm durch die Erfinder zur Disposition gestellten Originalmodelle erläutert. Der Vortrag ist unter Mittheilung ausführlicher Zeichnungen bereits in der Vereinszeitschrift erschienen.

Architekten-Verein zu Berlin. Versammlung am 18. März 1871. Vorsitzender Hr. Koch. Anwesend 124 Mitglieder und 5 Gäste.

Der Hr. Vorsitzende theilt zunächst die Trauerkunde von dem plötzlichen Tode des Betriebsdirektors der Märkisch-Posener Eisenbahn Hrn. Korn in Guben, der dem Verein seit 25 Jahren als Mitglied angehört hat und zahlreiche Freunde in demselben

zählt, sowie von dem Hinscheiden des Architekten Hrn. F. Geo. Stammann in Hamburg mit und widmet beiden Verstorbenen ehrende Worte des Nachrufs. Er erwähnt sodann, dass der Technische Verein in Riga sein Notizblatt, sowie der Baugewerke-Verein „Baubude“ zu Berlin eine Anzahl Exemplare der (in letzter No. u. Bl. abgedruckten) Petition für Einführung bautechnischer Schiedsgerichte eingesandt habe. Auf die Frage, ob der Architekten-Verein seinen Mitgliedern nur überlassen solle, sich dieser Petition anzuschliessen, oder ob er die Angelegenheit auch seinerseits in selbstständige Berathung ziehen wolle, entscheidet sich die Versammlung nach einigen Bemerkungen der Hrn. Assmann und Ende, welche auf die Wichtigkeit der Frage hinweisen, einstimmig für das Letztere. Zur Berathung einer entsprechenden Vorlage wird eine Kommission, bestehend aus den Hrn. Assmann, Blankenstein, Boeckmann, Ende, Fritsch, Möller und Schwatlo ernannt.

Hr. Fritsch beginnt hierauf einen längeren Vortrag über Wien und seine Bauhätigkeit, mit welchem er seinerseits der vor einigen Wochen durch Hrn. Ende erlassenen Aufforderung, die Bestrebungen und Leistungen der einzelnen deutschen Architekturschulen dem Vereine vorzuführen, entsprechen will. Er führt jedoch aus, dass ein wahres und nutzbringendes Verständniss dieser Bestrebungen keineswegs durch ein äusserliches und flüchtiges Betrachten der Bauwerke gewonnen werden könne, sondern dass es vor Allem darauf ankomme einen Blick in die Werkstatt ihres Werdens zu thun und die Verhältnisse und Bedingungen, unter denen sie entstanden sind, sich klar zu machen. Einen derartigen Versuch wolle er in Bezug auf Wien machen, ohne sich verhehlen zu können, einer so schwierigen Aufgabe nicht ganz gewachsen zu sein. Er verwahre sich daher dagegen, seine Ansichten und Angaben als völlig abgeschlossen oder erschöpfend anzusehen, und gebe nichts weiter als in zwangloser Schilderung das Resultat vorläufiger Studien und erstmaliger Eindrücke.

Das Interesse, welches die gegenwärtige Bauhätigkeit Wiens für die architektonischen Kreise Berlins hat, beruht nicht allein auf der absoluten Bedeutung derselben, sondern vielleicht ebenso sehr auf dem Parallelismus und der Rivalität, welche zwischen den beiden grössten Städten Deutschlands herrschen. Es ist ebenso bekannt, dass diese Rivalität in den nicht zu eigenem Urtheile berechtigten Kreisen Wiens eine etwas gereizte Form angenommen hat, wie es erklärlich ist, dass bei einer Vergleichung beider Städte, die sich auf die Aussage der Ortsangehörigen stützt, Berlin in sehr bedeutendem Nachtheil gegen Wien ist. Denn der kritische Berliner ist viel mehr darauf bedacht, die Schwächen und Fehler seiner Vaterstadt zu betonen, als ihre Vorzüge, die er für selbstverständlich erachtet; der lebensfrohe Wiener hingegen übersieht gern die Mängel, um sich der Schönheiten seiner Stadt desto unbefangener zu freuen und sie mit vollem Herzen zu rühmen. Ein nicht zu unterschätzendes Gewicht aber erhält dieser letztere Umstand durch die grossartige Ausbildung, welche die Presse in Oesterreich errungen hat, und durch die enge Beziehung, in welcher demgemäss alle Seiten des Wiener Lebens — unter ihnen nicht in letzter Reihe das Bauwesen — zur öffentlichen Meinung und zum öffentlichen Interesse stehen. Wiener Architekten erachten es für eine Pflicht und nicht für eine Herablassung, dem Publikum möglichst vollkommene Kenntniss von ihren Bestrebungen zu geben, und sie erlangen hierdurch für ihre Werke eine Popularität, wie ihre Berufsgenossen an keinem anderen Orte auch nur annähernd sie geniessen.

Es kann daher nicht Wunder nehmen, dass der Ruhm der Wiener Zustände auf Kosten Berlins zuweilen in etwas übertriebener und damit verletzender Weise hervorgehoben wird. In Betracht müssen hier namentlich die nicht allein in Wien, sondern so ziemlich in ganz Deutschland gültigen Axiome von dem weltstädtischen Vorrang Wiens in Bezug auf allgemeine öffentliche Anlagen und Einrichtungen, sowie von der unbedingten Präponderanz der grossen Wiener Architekten über ihre sämtlichen deutschen Berufsgenossen gezogen werden. Letzteres ist das hohe Lied fast aller Kunstschriftsteller, die über Architektur schreiben. Kommt man mit derartigen überschwenglichen Vorstellungen nach Wien und entdeckt bei nüchterner Betrachtung doch mehre Flecken an dem glänzenden Bilde, so ist es nicht unerklärlich, dass Mancher geneigt ist, in das entgegen gesetzte Extrem zu fallen; — daher unter den Fachgenossen zuweilen auch das Urtheil gehört wird, dass die gegenwärtige Blüthe der Wiener Baukunst nur gleissender Schein, ohne ernsten Grund und ohne tiefere Bedeutung für die Zukunft sei und über kurz oder lang eben so endigen werde, wie manche Politiker das Ende des Oesterreichischen Kaiserstaates selbst prophezeien. Eine solche Behauptung ist nicht minder stark gewagt. Dazu ist der rapide Aufschwung der Baukunst in Wien, dessen Bauhätigkeit gegenwärtig in der ganzen Welt ohne Beispiel ist, zu grossartig gewesen und hat zu bedeutende Werke geschaffen, denen der absolute Werth wie ein starker Einfluss auf die neueste Entwicklung der Kunst unmöglich bestritten werden kann. Vorbehaltlich eines eigenen Urtheils über das Werthverhältniss zwischen den technischen und architektonischen Leistungen Wiens und Berlins ist es jedenfalls als Wahrheit anzuerkennen, dass ein näheres Eingehen auf die Bauhätigkeit Wiens, ihre Ursachen, Bedingungen und Resultate für diejenigen, welchen die architektonischen Aufgaben der Gegenwart und Zukunft in Berlin obliegen, nur im höchsten Grade lehrreich sein kann.

Zunächst hielt es der Redner für erforderlich, zwei Momente zu erörtern, welche für die bauliche Entwicklung jeder Stadt in

erster Linie maassgebend sind, ihre Lage und ihre bauliche Vorgeschichte.

Die Lage Wiens ist so günstig als möglich — günstiger fast, als bei irgend einer anderen europäischen Grosstadt. In der schmalen Lücke zwischen dem Karpathen- und Alpengebiet, auf einer Abdachung des letzteren an einem der grössten Ströme des Welttheils belegen, ist es recht eigentlich dazu berufen, die Völkerstrasse zwischen Westen und Osten zu beherrschen. Die unmittelbare Nähe der Gebirge — Wiener Wald und Leythaberg — giebt der Stadt nicht allein ein angenehmes Klima und die anmuthigsten Umgebungen, sondern liefert ihr auch eine unerschöpfliche Fülle der besten Baumaterialien und wird ihr in nächster Zeit die Schätze klaren Quellwassers vermitteln. Dass Letzteres bisher noch nicht geschehen ist, dass man sich vielmehr in Wien mit dem schlechtesten Brunnenwasser hat genügen lassen, ist eines jener Räthsel österreichischer Zustände, deren grösstes freilich die Thatsache ist, dass Wien die Vortheile seiner Lage als Handelsplatz bisher so gut wie gar nicht ausgenutzt hat und dass man gleichfalls erst gegenwärtig daran gegangen ist, die Donau, welche das alte Wien nur mit einem schmalen Arm berührte, durch eine grossartige Regulierung an die Stadt selbst zu verlegen. In dieser nahen Verbindung mit der grossen internationalen Wasserstrasse liegt für Wien der Keim einer immensen Zukunfts-Entwicklung — wenn diese auch freilich nicht so schnell eintreten wird, als man dort träumt, da der Handelsverkehr auf der vielfach noch ungebändigten Donau vorläufig noch im Stadium der Kindheit sich befindet und der Entwicklung erst entgegen harret.

Die spezielle Schilderung der Situation Wiens, welche der Vortragende mittels eines Planes erläuterte, muss an dieser Stelle übergangen werden, da sie ohnehin als vielfach bekannt voraussetzen ist.

Die Geschichte Wiens, das bereits als römische Kolonie Vin-dobona bestand, in den Stürmen der Völkerwanderung aber ganz verschollen war, beginnt erst, nachdem die österreichischen Markgrafen vom 11. Jahrhundert an ihren Sitz von Melk nach dem Kahlenberge verlegt hatten. Den ersten und nachhaltigsten Aufschwung verdankt die Stadt den Kreuzzügen, für welche es eine erwünschte Station wurde, den zweiten ihrer neuen Würde als Residenz der mächtigen Habsburger, die seit 1282 definitiven Besitz von den blühenden Ostmarken nahmen.

Welchen Rang die mittelalterliche Baukunst in Wien erreichte, lehrt einerseits seine Stellung als Sitz einer der vier grossen deutschen Bauhöfen, andererseits das Hauptbauwerk der Stadt, welches die Stürme der Zeit und die Erneuerungssucht späterer Mode überdauert hat, der Stefansdom. In kurzen Worten gedachte der Redner der Bedeutung dieses Denkmals, an welchem er einerseits die überwältigende Raumwirkung des Innern mit seiner weitgespannten Hallenwölbung, andererseits die Schönheit und Majestät des Thurmes hervorhob, dessen Aufbau organischer gestaltet ist, als der irgend eines andern Turmriesen. Er erwähnte dabei der bisherigen Restaurations-Arbeiten und des bereits leise anklingenden, in kurzer Zeit vielleicht als bestimmtes Projekt hervortretenden Wunsches, auch den unvollendet gebliebenen Nordthurm zu gleicher Höhe auszubauen.

Der Umfang der Stadt am Ausgange des Mittelalters umfasste bereits einen grossen Theil der heutigen Vorstädte, als 1529 die erste Türkenbelagerung unter Solimann II. stattfand. Der Wiederaufbau der zerstörten Vorstädte und die Verstärkung der Festung, welche die Kräfte absorbirten, nicht minder die unruhigen Zustände des Reiches verhinderten, dass die Renaissance bei ihrem ersten Auftreten in Deutschland zu Wien auf eine gleiche Entwicklung sich stützen konnte, wie das Mittelalter; auch das 17. Jahrhundert, in dem der 30jährige Krieg wüthete und Oesterreich seine bigottesten Herrscher besass, war einer Entfaltung des Kunstlebens nicht eben günstig. Nur Kirchen wurden während dieser Periode in grosser Anzahl gebaut — im Einzelnen theilweise nicht untüchtige Leistungen, in ihrer nach einer Schablone gestalteten Gesamtheit jedoch sehr erfreulich. Die hervorragendsten derselben sind die höchst monumentale Dominikanerkirche und die Universitäts- oder Jesuitenkirche, letztere ein charakteristisches Beispiel für das Raffinement, mit welchem die p. p. Patres ihren Kirchen einen die Sinne betörenden Reiz der Ausstattung zu verleihen wussten.

Eine zweite Blütheperiode der Baukunst brach für Wien, das im Jahre 1683 seine zweite Türkenbelagerung bestehen musste, erst mit Beginn des 18. Jahrhunderts an, nachdem die Siege, die Prinz Eugen und andere grosse Feldherren über Türken und Franzosen erfochten, die habsburgische Monarchie auf den Gipfel ihrer Macht gebracht hatten. Zahlreiche höchst bedeutende Werke — namentlich Kirchen und Paläste des kaiserlichen Hofes wie des hohen Adels entstanden; unter ihnen die bedeutendsten die beiden Kuppelkirchen von St. Peter und Carl, von Fischer von Erlach, der auch den Umbau der ohne Einheit und Organismus zusammengewürfelten Hofburg begann und Schloss Schönbrunn baute — die Paläste Prinz Eugens am Rennwege und in der Stadt von Lucas Hildebrand, (letzteres unter Mitwirkung Fischers) — das Lichtenstein Palais von Domenico Martinelli. Neben diesen Meistern des Barockstils wirkten noch zahlreiche andere, namentlich italienische Baumeister, deren Einfluss in erster Linie die Monumentalität und Solidität des Bauens zuzuschreiben ist, welche in Wien traditionell geworden. Nicht minder ist der künstlerische Charakter ihrer Bauten, der sich trotz aller Auswüchse des Stils in grossartiger Konzeption, Adel der Verhältnisse und einem besonders energischen Detail dokumentirt, nicht bloss für die architektonische Physiognomie des alten Wien maass-

gebend, sondern hat unverkennbar auch auf die neueste Richtung der Wiener Baukunst bestimmend eingewirkt.

Nach dieser glänzenden Entfaltung einer monumentalen Bau-thätigkeit folgt eine lange, traurige Periode der Erstarrung und architektonischen Impotenz, in den politischen Ereignissen und Zuständen gekennzeichnet durch die unglücklichen Kriege gegen Friedrich den Grossen und gegen Frankreich, endlich seit 1815 durch den Metternich'schen Polizeistaat. Was während der langen Friedensjahre an monumentalen Aufgaben sich bot, fiel ausschliesslich den mit absoluter Macht und Willkür waltenden Hofbauräthen, Peter von Nobile, dem Erbauer des Burghors, und seinem Nachfolger Paul Sprenger zu, die beide auch als Professoren an der Wiener Kunstakademie wirkten. Zu einer Zeit, wo in Berlin Schinkel seine Meisterwerke schuf, wo in München Klenze und Gärtner wirkten, ja selbst in der regeren Thätigkeit, welche seit 1840 in ganz Deutschland begann, wurden die wenigen öffentlichen Bauwerke Wiens im Sinne einer einseitig doktrinären resp. bürokratischen Schablonenarchitektur errichtet, während gleichzeitig das durch die Beschränktheit der Stadt und den Mangel freier Bauplätze gehemmte Privatbauwesen in den Händen unwissender Handwerker den nüchternsten und rohesten Ausdruck fand.

Während dieser traurigen Zustände, die von Allen, welche sie noch gekannt haben, auf's Einstimmigste verurtheilt werden, regte sich ein selbstständiger architektonischer Geist nur in wenigen Männern, unter denen Rösner, als Erbauer der allerdings gleichfalls nicht geglückten Johanniskirche, van der Nüll und Siccardsburg, als Lehrer an der Kunstakademie, endlich Ludwig Förster, der verdienstvolle Begründer der seit 1837 erscheinenden „Allgemeinen Bauzeitung“ zu nennen sind. Letzterer berief im Jahre 1846 Theophil Hansen aus Athen zum Genossen seines architektonischen Wirkens.

Dem widernatürlichen Drucke der persönlichen und sachlichen Verhältnisse entsprach die nur mit einer Dampfkessel-Explosion zu vergleichende Gewaltsamkeit, mit welcher dieselben bei endlich eintretender günstiger Gelegenheit gesprengt wurden. Zunächst wurde der Sturz des Monopols für die Lösung monumentaler Aufgaben durch die Revolution des Jahres 1848 herbeigeführt. Die von Sprenger bereits im Jesuitenstile begonnene Altlerchenfelder Kirche wurde diesem abgenommen und im Wege einer Konkurrenz zwischen acht Künstlern einem jungen schweizer Architekten J. G. Müller übertragen, gleichzeitig aber das Prinzip angenommen, diesen Weg fortan für die Vergebung aller derartigen Aufgaben festzuhalten. Dies ist in der That seither fast ausnahmslos, trotz aller Versuche der Baubürokratie, die verlorene Stellung wiederzugewinnen, geschehen und bezeichnet für Wien eine der grössten und wichtigsten Errungenschaften jener an Begeisterung so reichen, an direkten Erfolgen sonst so armen Zeit. In der Durchführung dieses Prinzips, mit welchem Oesterreich allen anderen Staaten Deutschlands vorangegangen ist, liegt gleichzeitig eine der Hauptsachen für das rasche Aufblühen seiner Baukunst, so wenig es andererseits geleugnet werden kann, dass das dortige Konkurrenzwesen in seiner einseitigen und zuweilen missverständlichen Handhabung viele Uebelstände birgt und der Schmarotzerpflanze Oesterreichs, der Intrigue und Protektion, nur zu häufig ein willkommenes Entwicklungsfeld bietet.

Konkurrenzen sind es gewesen, die den grossen Architekten, welche gegenwärtig die Baukunst Wiens — bald Richter bald Sieger in den meist beschränkten Konkurrenzen des Staates und der Stadt — als Oligarchen beherrschen, die Bahn geöffnet und ihr Genie, das unter anderen Umständen vielleicht verkümmert wäre, der Welt geoffenbart haben.

Im Jahre 1849 die Konkurrenz um den Arsenalbau, in welchen sich die Theilnehmer an derselben, van der Nüll und Siccardsburg, Rösner, Förster und Hansen theilten; Letzterer als Sieger in Betreff einer gegen das Programm durchgesetzten Grundidee und — nach einer Auseinandersetzung mit Förster — als Erbauer des Meisterwerks unter allen Wiener Neubauten, des Waffenmuseums. — In den Jahren 1854 und 55 die Konkurrenzen um die Votivkirche und das Gebäude der Nationalbank, mit denen Heinrich Ferstel, ein Schüler van der Nülls, sich seinen Platz unter den Ersten eroberte. Und auch der Dritte im Bunde, Friedrich Schmidt verdankt die Kenntniss seines Werthes und seinen Ruhm zunächst einer Konkurrenz — die allerdings nicht in Wien, sondern in Berlin für die Zwecke des Rathhausbaues abgepielt wurde.

Während an jenen ersten grossen Unternehmungen in der Hauptstadt des nachmärzlichen, wenigstens wirtschaftlich freieren und daher mächtig auflebenden Oesterreichs das Verständniss und die Lust an grossartigen Monumentalbauten sich hob, wurde man mit Schreck inne, dass dieselben bisher noch für die meisten Zwecke des öffentlichen Lebens ganz und gar fehlten oder doch in ganz unwürdiger, ungenügender Form vorhanden waren, dass aber auch der Platz fehlte, um sie in's Leben rufen zu können. Noch drückender empfand und beklagte der Privatbau die Unmöglichkeit, der immer wachsenden, bis zu grauenvollen Zuständen gesteigerten Wohnungsnoth innerhalb der inneren Stadt abhelfen zu können. So gelang es endlich auch die zweite Fessel einer baulichen Entwicklung Wiens zu sprengen, und die Beseitigung der seit einem halben Jahrhundert zwecklosen, aber mit hartnäckiger Zähigkeit konservirten Festungswerke durchzusetzen.

Ein Handschreiben des Kaisers vom 20. Dezember 1857 bewilligte der Hauptstadt diese Konzession, und mit Eifer ging man daran das gewonnene Terrain zwischen der inneren Stadt und den Vorstädten, das die erstere mit einem Ringe von c.

1500 Fuss (474^m) mittlerer Breite und 500000 □ Klafter (568,9^{HA}) Inhalt umgab, für die Bebauung auszunutzen. Die Aufstellung des Planes wurde nicht den „negativen“ Tendenzen der Polizeibehörde überlassen, sondern auch hierfür eine Konkurrenz ausgeschrieben, die 85 Theilnehmer fand. Das definitive Projekt wurde nach einer Grundidee Ludwig Förster's von einer Kommission festgestellt, zu der neben den Vertretern der beteiligten Staats- und Stadtbehörden die Mitglieder der Jury und die Verfasser der besten Pläne berufen worden waren — ein leider zu wenig befolgtes rühmenswerthes Beispiel für die Behandlung derartiger Projekte. Der Grundgedanke desselben charakterisirt sich einfach darin, dass als Hauptverkehrslinie eine 180 Fuss (56,89^m) breite Ringstrasse geschaffen wurde, mit welcher man die inneren und äusseren Verkehrslinien in angemessene Verbindung setzte. An besonders geeigneten Plätzen, sowohl an der Ringstrasse als ihr zur Seite, wurden Baustellen für eine grosse Anzahl öffentlicher Gebäude ausgewählt, der Rest, mit Ausschluss einiger zu Exerzier- und Paradeplätzen reservirten Flächen, der Privatbebauung freigegeben. Aus dem von Privaten gelösten Kaufgelde wurde ein Stadterweiterungsfonds gebildet, der die Kosten für öffentliche Gebäude hergiebt — (gegenwärtig soll derselbe noch 30 Millionen Fl. betragen); die Leitung der ganzen Stadterweiterung ward einer besonderen Kommission übertragen.

Das eigentliche Wiener Leben, das sich früher auf die alte innere Stadt, deren Grösse dem von dem grünen- u. Zwirn-Graben umflossenen Kerne Berlins gleich kommt, konzentrierte, hat damit zu seiner Entfaltung noch ein Terrain erobert, auf dem es sich besonders glanzvoll entwickeln konnte. Der Fremde, welcher Wien besucht, braucht dieses immerhin noch nicht sehr ausgedehnte Terrain nur um weniger Sehenswürdigkeiten willen und nur auf den Hauptverkehrslinien zu überschreiten und beurtheilt Wien daher vorzugsweise nach dem Eindrucke desselben. Hierin liegt ein grosser Theil des Geheimnisses, warum Wien so viel weltstädtischer erscheint, als Berlin; denn allerdings hat das letztere, das sich gleich und regelmässig auf einer viel grösseren Fläche ausbreitet, einzelnen Einrichtungen, wie sie der bevorzugte Theil Wiens geniesst, Ebenbürtiges nicht an die Seite zu setzen. Der Zustand im Innern der von trostlosester Langweiligkeit erfüllten Vorstädte Wiens ist hingegen ein derartiger, dass der Durchschnittsstand beider Städte nicht allzuviel differiren wird.

Der Aufschwung der Wiener Bauthätigkeit in Folge der Stadterweiterung ist ein immenser, besonders seitdem der Staat in Folge der unglücklichen Kriege von 1859 und 1866 eine Regeneration darin gesucht hat, dass er auf die alte Form absolutistischen Regiments verzichtete und die wirtschaftlichen Kräfte des Volkes noch weiter entfesselte, wodurch das Vertrauen stieg und der Reichtum des Landes in Wien zusammenströmte. Bereits ist das der privaten Bebauung überlassene Terrain des Stadterweiterungsgrundes fast vollständig besetzt, und erst die neueste Konzession des Kaisers, welcher nunmehr auch die für militärische Zwecke reservirten Plätze, zunächst den Paradeplatz für die Anlage des Rathhauses, freigegeben hat, gewährt einigen neuen Raum. Gleichzeitig begnügt sich die immer wachsende Lust am Bauen jedoch nicht mit diesem Terrain allein, sondern

schaft auch innerhalb der Vorstädte, an der Grenze des Weichbildes und innerhalb der umliegenden Ortschaften, die sich immer mehr mit Villen anfüllen.

Neben zahlreichen Zinshäusern und Palästen sind in Wien seit 1858 folgende öffentliche Bauten und Anlagen errichtet worden: der Stadtpark mit dem Kursal-Gebäude, von Garben — die Handels-Akademie — das Etablissement der Gartenbau-Gesellschaft und das Künstlerhaus, von Weber — das neue Hof-Opernhaus, von Siccardsburg und van der Nüll — die Elisabethkirche, von Bergmann — das akademische Gymnasium und die Lazaristenkirche, von Friedrich Schmidt — das Grand-Hôtel, von Karl Tietz — die Kirche und Schule der unirten Griechen, die protestantische Schule und das Musikvereinsgebäude, von Hansen. Ausserdem der Elisabeth- und Nordbahnhof, die beiden mächtigen, allerdings architektonisch nicht sehr rühmenswerthen Kasernen am Franz-Josefs-Kai, die neue Irren-Anstalt, das Rudolfs-Hospital, sowie mehrere Schul- und andere Nützlichkeitbauten.

Im Bau begriffen sind die drei Kirchen zu Fünfhaus, in der Brigittenau und unter den Weissgärbern von Friedrich Schmidt, das Museum für Kunst und Industrie und das chemische Laboratorium von Ferstel, der Südbahnhof von Flatlich, während das neue Rathhaus von Schmidt, die Börse von Hansen und Tietz und der Nordwestbahnhof von Bäumer unmittelbar vor der Ausführung stehen. Die beiden grossen Monumentalbauten, welche mit dem Rathhause zu einer Gruppe vereinigt werden sollen, Universität und Parlamentshaus, sind an Ferstel und Hansen verliehen worden, ohne dass für ihren Beginn, wie für den eines grossen Gymnasialbaues an der Votivkirche, und der Kunstakademie, die denselben Künstlern übertragen sind, ein Termin schon gesichert wäre. Noch weniger verlautet über den Bau der Museen und den damit vereinigten Umbau der Hofburg, welchen Gottfried Semper und Architekt Hasenauer in Gemeinschaft führen sollen, nachdem der letzte, öffentlich bekannt gewordene Akt der berüchtigten Museumskonkurrenz, die Berufung Semper's zu einem Gutachten über die Konkurrenzpläne gewesen war. In weiterer Aussicht stehen endlich noch der Bau eines Schauspielhauses, eines Justizpalastes, eines Gebäudes für das Generalkommando der Armee, mehrerer neuer Schulanstalten u. a. m. Im Ganzen eine Fülle der grossartigsten Aufgaben, wie sie gleichzeitig wohl noch nie den Architekten einer Stadt geboten worden ist.

Auf das Detail dieser Bauthätigkeit einzugehen, behielt der Redner sich für die Fortsetzung seines Vortrages vor.*)

Die lange Dauer desselben hatte die Zeit für weitere Erörterungen sehr beschränkt. Nach einer kurzen Besprechung über die Ausstellung der Schinkelkonkurrenzarbeiten in den Räumen der Kunstakademie, gegen welche von mehreren Seiten Einwendungen erhoben wurden, schliesst die Sitzung, indem der Vorsitzende eine im Fragekasten enthaltene Anregung, in welcher Weise der Verein die Rückkehr der im Felde stehenden Fachgenossen zu feiern gedenke, der vorläufigen Erwägung der Mitglieder anheimstellt.

— F. —

*) Beim Niederschreiben des Referats über seinen in freier Rede gehaltenen Vortrag hat der Vorfasser sich gestattet, einige Mängel und Lücken desselben, die durch das Streben nach schnellerem Schlusse veranlasst wurden, zu ergänzen.

Vermischtes.

Die Eisenbahnen im Elsass und Deutsch-Lothringen.
Auf dem an Deutschland abgetretenen Gebiet von Elsass-Deutsch-Lothringen, liegen folgende, bis jetzt der französischen Ostbahngesellschaft gehörigen resp. von derselben bisher verwalteten Eisenbahnlinien:

1) Forbach-Metz	70 Kil.
2) Saargemünd-Preuss. Grenze	1 "
3) Metz-Thionville-Luxemburg. Grenze *)	46 "
4) Thionville-Hayange (Franz. Grenze gegen Sedan)	8 "
5) Metz-Französ. Grenze gegen Pont à Mousson	4 "
6) Bening-Niederbronn-Hagenau	106 "
7) Bayer. Grenze-Weissenburg-Vendenheim *)	57 "
8) Strassburg-Badische Rhein-Grenze	8 "
9) Strassburg-Avicourt	93 "
10) Zweigb. Avricourt-Dienze	22 "
11) Avricourt-Cirey (Lokalbahn)	18 "
12) Strassburg-Molsheim-Mutzig *) und	19 "
13) Molsheim-Wasselonne u. Molsheim-Barr (Lokalbahnen)	30 "
14) Strassburg-Mühlhausen-Basel resp. Schweiz. Grenze *)	138 "
15) Zweigb. Schletstadt-St. Marie aux Mines	21 "
16) Mühlhausen resp. Lutterbach-Thann-Wesserling	27 "
17) Cernay-Sentheim 14 Kil. u. Bollweiler-Guebwiller 6 Kil.	20 "
18) Mühlhausen-Dammerkirch	26 "
19) Colmar-Münster (Lokalbahn)	19 "

In Summa 733 Kil.

= 97,7 neue deutsche Meilen.

(Ztg. d. V. deutsch. Eisenbhn.-V.)

*) Forbach-Französ. Grenze 4 Kil. steht bereits im Betrieb des preuss. Staats.
*) Von Bening nach Thionville ist die 10 Kil. lange Strecke bis Carling bereits für den Güterverkehr eröffnet, die weiter im Bau begriffene Strecke bis Thionville ist 57 Kil. lang.

*) Nicht berechnet sind hierbei 4 Kil., welche in die Linie Strassburg-Basel fallen.

*) Von da bis Basel sind es noch 4 Kil.

Ueber die Feuerungs-Anlage in Kochheerden, deren wir nach einer Notiz des Hrn. Muyschel im Architektenverein zu

Berlin bereits in vor. No. u. Bl. erwähnten, geht uns nachträglich noch folgende nähere Erläuterung zu.

In den mittleren Wohnungen Berlin's sind die Platten-Kochheerde resp. Kochmaschinen wegen Mangel an Raum meistens ohne eine besondere Plättfeuerung (Plättloch) angelegt; die zum Platten nöthigen Bolzen werden in dem Kochloch, welches meistens keine Einfuerungstür hat und von oben mit Brennmaterial beschüttet wird, glühend gemacht, zu welchem Zweck das Kochloch unnöthig gross angelegt werden muss, und daher der Verbrauch von Brennmaterial ein weit grösserer wird als zum Kochen nothwendig ist. Um nun eine Feuerung für beide Zwecke, sowohl zum Kochen als zum Glühen der Bolzen benutzen zu können und dabei den möglichst geringsten Verbrauch von Brennmaterial zu erzielen, ist folgende Einrichtung ausgeführt worden.

In einem Feuerloch von 10 bis 11" (26—29^{cm}) mittl. Durchmesser bei 8" (21^{cm}) Höhe zwischen dem Rost und der Kochplatte, welches zum gleichzeitigen Glühen von 3 bis 4 Plättbolzen mittlerer Grösse bei Steinkohlenfeuerung genügt, wird ein Einsatz von ca. 7 1/2" (20^{cm}) lichte mittl. Durchmesser und ca. 6" (16^{cm}) Höhe eingebracht, dessen Raum in dieser Ausdehnung für eine gewöhnliche Kochfeuerung vollkommen hinreicht. Zum gewöhnlichen täglichen Gebrauch wird dieser Einsatz resp. Feuertopf benutzt, an den einzelnen Tagen dagegen, an welchen Plättfeuer gebraucht wird, wird der Einsatz herausgenommen und das grössere Feuerloch in Betrieb gesetzt. Am besten hat sich bewährt, den Feuertopf aus einem Mantel von starkem Eisenblech mit unterem nach Innen vortretenden Rande zu machen, den Mantel mit kleinen eingekieteten Zacken (Ankern) zu versehen und denselben mit Chamotte ca. 1" (3^{cm}) stark auszufüttern. Für den Feuerweg ist dieser Einsatz mit einem Ausschnitt von ca. 4" Breite und 2" Höhe (resp. 10 und 5^{cm}) versehen.

Bei Anwendung dieser Einrichtung wird ca. 1/3 des ganzen jährlichen Bedarfs an Steinkohlen weniger gebraucht als wenn das Kochfeuer täglich in dem grösseren Feuerloche unterhalten wird.

Berlin im März 1871.

Muyschel,

Erfahrungen über die Heizung von Gefängniszellen.
Bezugnehmend auf eine Anfrage in der Deutschen Bauzeitung vom Jahre 1870, No. 28, über Anlage von Oefen in Gefängniszellen, stelle ich den Fachgenossen nachstehende Notizen über in diesem Winter gemachte Erfahrungen mit einer besonderen Art von Gefängnisöfen zur Verfügung.

Beim Umbau eines Gefängnisses wurden die als unbrauchbar befundenen eisernen Kanonenöfen beseitigt und an deren Stelle eine besondere Art Oefen für Gefängniszellen aus der Fabrik von Friessner in Zwickau gesetzt. Es sind dies gusseiserne Oefen in Form der Kanonenöfen, von aussen zu heizen, mit besonderem eingemauerten Heizkasten und doppelten Verschlussstüren, und so zu befestigen, dass Beschädigungen an denselben durch die Gefangenen nicht stattfinden können. Die zu heizenden Zellen sind $8\frac{1}{4}'$ (2,635^m) breit, $11'$ (3,452^m) lang, $10'$ (3,139^m) hoch mit massiven Umfassungswänden, haben unmittelbar unter der Decke ein Fenster von $3'$ (0,942^m) Höhe und $4'$ (1,255^m) Breite und diesem gegenüber die Eingangsthür. Die angestellten Versuche bei besetzten Zellen ergaben die folgenden Resultate:

Zelle.)*	Tag der Beob- achtung 1871.	Äussere Tempe- ratur.	Temperatur in der Zelle.				Das Thermometer hing:
			Morgens		Nachmittags		
			vor dem Feuern.	nach dem Feuern.	vor dem Feuern.	nach dem Feuern.	
I.	15. Jan.	-11°	+ 6°	+ 8½°	+ 7°	—	am Fenster.
II.	18. „	± 0	6°	10°	7°	—	dö.
II.	11. Febr.	-20°	6°	13°	—	—	d. Ofen gegenüber
III.	30. Jan.	- 7°	—	12°	9°	+ 13°	am Fenster.
IV.	19. „	± 0	8°	13°	7°	—	d. Ofen gegenüber
V.	22. „	± 0	9°	14°	8°	—	do.
VII.	1. Febr.	-13°	—	12°	—	19°	do.
VIII.	31. Jan.	-12°	—	15°	11°	—	do.
VIII.	1. Febr.	-13°	10°	—	—	—	do.
IX.	30. Jan.	- 7°	9°	15°	10°	—	do.

Die Zellen werden täglich zweimal geheizt, früh 7¼ Uhr und Nachmittag 3 Uhr, und ist der Verbrauch an böhmischen Braunkohlen pro Zelle und pro Tag bei mittlerer Temperatur ein Kasten von $11''$ (0,288^m) Länge, $9''$ (0,235^m) Breite und $7''$ (0,183^m) Höhe (lichte Maasse).

Die Fabrik versendet auf Verlangen Skizzen dieser Oefen,

*) Zelle V. und VI. liegen an der Giebelwand des Hofes; Zelle I. und X. am Hausflur.

die auch zum Aufstellen derselben ohne Beihülfe eines Monteurs genügen.

Dessau im März 1871.

J. Richter, Baumeister.

Konkurrenzen.

Eröffnung einer Konkurrenz für Entwürfe zum Neubau eines Stadttheaters in Genf. Wir verweisen vorläufig auf das Preisausschreiben in der heutigen No. unseres Bauanzeigers und behalten uns weitere Mittheilungen vor, sobald wir das Programm erhalten haben werden. Die für die Konkurrenz disponibel gestellte Zeit ist sehr ausreichend bis zum Schlusse dieses Jahres bemessen; die Preise betragen 4000, 1500 und 1000 Frs.

Personal-Nachrichten.

Ernannt: der Lehrer der Königl. Bau-Akademie in Berlin, Dr. Weingarten zum Professor; der Landbaumeister Hesse zum Bau-Inspektor beim Königl. Polizei-Präsidium zu Berlin.

Versetzt: der Kreisbaumeister Freund zu Stallupönen nach Jüterbog; — der Bau-Inspektor Wolff zu Hohenstein als Schlossbau-Inspektor nach Königsberg in Pr.

Dem kommiss. Dünen-Inspektor Hübbe in Keitum auf Sylt ist die neu kreirte Dünen-Inspektor-Stelle für die schleswig'schen Westsee-Inseln verliehen worden.

Brief- und Fragekasten.

Hrn. W. in Mühlhausen. Das Mehlhose'sche Luftkloset bewährt sich vollkommen, sobald es mit einem warm liegenden Abzugsrohre in Verbindung gesetzt wird und man für regelmässige Desinfektion sorgt. Andernfalls und bei etwas nachlässiger Ueberwachung kann es die Ansprüche, welche man an dasselbe glaubt machen zu können, häufig nicht erfüllen. Die Fabrik und Bezugsstelle befindet sich Landsbergerstr. Nr. 78/79 in Berlin. Einige Preisangaben finden Sie auf Seite 60 unseres Architekten-Kalenders.

Hrn. G. in H. — Ob die Eisenbahnen in den neuerworbenen Reichsländern in Staatsbesitz übergehen und aus welchen Kreisen alsdann die Persönlichkeiten für Besetzung der Beamtenstellen genommen werden sollen, wissen auch wir nicht. Es ist jedoch kaum zu erwarten, dass eventuell ausschliesslich Preussische Baubeamte zur Anstellung gelangen werden.

Beiträge mit Dank erhalten von Hrn. D. in Carlsruhe.

Berichtigung: In dem Aufsatz „Zum Thema der Stromregulirungen“ in No. 10, pag. 73, Spalte 2, Zeile 36 wolte man in den Worten „weil dieselben im ersten Falle nicht in geringerer Entfernung von einander erbaut werden“, das Wort „nicht“ in „meist“ umändern.

Hülfskomité für die im Felde stehenden Architekten und Bauingenieure.

Die glückliche Beendigung des Krieges, welche hoffentlich bald den grösseren Theil unserer im Felde stehenden Fachgenossen zur Heimat und zu ihrem friedlichen Berufe zurückführen wird, legt es uns nahe, die bisherigen Resultate unserer Thätigkeit in einer vorläufigen summarischen Zusammenstellung zur Kenntniss aller derjenigen zu bringen, welche das Hülfskomité mit Beiträgen unterstützt haben.

Nach den bei uns eingegangenen Meldungen haben dem deutschen Heere, einschliesslich der Feldeisenbahn-Abtheilungen etc., angehört:

aus dem Gebiete des ehemaligen Norddeutschen Bundes	741
aus Hessen-Darmstadt	2
aus Bayern	128
aus Württemberg	195
aus Baden	42

Gesamtzahl der zu den Fahnen Einberufenen . . 1108
Von diesen 1108 Fachgenossen sind:

Im Kampfe gefallen oder an ihren Wunden verstorben	48
An Krankheiten gestorben	11

Anzahl der Todten 59

Im Gefechte verwundet	122
Durch Krankheit dienstunfähig geworden	51

Anzahl der Verwundeten und Kranken 173

Gefangen und vermisst	16
-----------------------	----

Gesamtzahl des Verlustes 248

Die Einnahmen des (Zentral-) Hülfs-Komités in Berlin haben bisher betragen:

An direkten Beiträgen und Zinsen (excl. eines Werthpapiers und mehrerer noch unveräusselter Werthgegenstände)	Thlr. 6532 13 3
An Zuschüssen Seitens der Zweigkomités zu Bautzen, Breslau, Karlsruhe, Dresden, Magdeburg und Schleswig-Holstein	„ 1638 19 3
Zusammen	Thlr. 8171 2 6

Die Ausgaben des Berliner Komités haben bisher betragen:

Unterstützungen in baarem Gelde	Thlr. 1206 27 6
für Lebensmittel, Tabak, Zigarren etc.	„ 669 19 —

Transport Thlr.	1876 16 6	8171 2 6
für Bekleidungsgegenstände	„ 273 4 6	
für kleinere Anschaffungen	„ 14 22 6	
für Druckkosten, Papier, Porto und Emballage	„ 315 29 6	
zusammen	2480 13 —	

Kassenbestand . . Thlr. 5690 19 6

Unsere auf frühere Erfahrungen gestützte Ansicht, dass die Hülfe, welche wir unseren zu den Fahnen einberufenen Fachgenossen gewähren können, während des Feldzuges selbst nicht in dem Maasse nothwendig ist und derartig wirksam sich erweisen kann, als dies nach Beendigung des Krieges — zur Erholung von den Wunden und Leiden desselben — erforderlich und möglich ist, hat sich auch jetzt schon in mehreren einzelnen Fällen bestätigt. Es liegt jedoch die Gefahr nahe, dass viele andere Fälle, in denen gegenwärtig bereits Hülfe Noth thut, nicht zu unserer Kenntniss gelangen, wenn unsere Fachgenossen uns bei Ermittlung derselben nicht unterstützen.

Wir richten daher an alle diejenigen, welche unsere Bestrebungen theilen, die dringende Bitte, Fälle, die sich für unsere Thätigkeit eignen, erforschen und baldigst an uns oder eines der mit uns verbundenen Zweigkomités, womöglich mit Beifügung eines bestimmten Antrages, zu berichten. Anträge, die Eile erfordern, wird sofort entsprechen werden; über die anderen soll, sobald sich das Gesamtbedürfniss übersehen lässt, gemeinsam von allen deutschen Komités befunden werden. Sollte sich hierbei ergeben, dass die noch vorhandenen Mittel für diesen Zweck nicht ausreichen, so werden wir uns vertrauensvoll noch einmal an unsere Fachgenossen wenden.

Berlin, 15. März 1871. Für das Hülfskomité
Der Geschäftsführer: K. E. O. Fritsch.

Eingegangen sind ferner:

An monatlichen Beiträgen:
Bromberg: Grotefend 2 Thlr.; Hildebrandt 1 Thlr.; Blumenthal 1 Thlr.

An einmaligen Beiträgen:
Ludwigshafen: Basler 10 Thlr. — Bieske, z. Z. Lieut. und komm. Eisenbahn-Baumeister in Rheims 20 Francs.